

morgan club
france



Novembre 1995

news n°67

c/o C. KACHELMANN - 23, rue Jean Moulin - 75014 PARIS

1. ENSEMBLES

1.01	Badge Français.....	300 F
1.06	Auto-collant M.C.F.	10 F
1.08	Porte-clé MCF	50 F
1.09	Briquet MCF	12 F
	Briquets MCF x 10	110 F
1.10	Sweat-shirt	200 F
1.11	Tee-shirt	150 F

2. POSTERS et PAPIER

2.01	Poster Mois Mog	30 F
2.02	Poster Pontivy	30 F
2.03	Poster BORIS VIAN	150 F
2.04	Poster le Vésinet	30 F
2.05	Poster Pau	30 F
2.06	Poster Ternois	30 F

3. ACCESSOIRES VESTIMENTAIRES

3.04	Emblème français de boutonnière	50 F
------	---------------------------------------	------

BUREAU DU CLUB

- Président d'honneur
- Président
- Secrétaire
- Membres

C. KACHELMANN

J. FROT
L. RINGO
J. Ch. FROT
J. F. FROT
G. GOFFIN
B. CHEVALIER

DELEGUES REGIONAUX

- Paris Ile de France
- Pays de Loire
- Sud-Est
- Sud-Ouest-Pyrénées
- Région Lyonnaise
- Champagne-Ardennes

M. BRAU
D. THEPENNIER
D. HALLAWELL
M. LOUCHE
M. CHARPENTIER
J.P. DOMENJOUR
B. MOUTARD-MARTIN

M. LOUCHE
Champagne Cambronne
13980 ALLEINS

M. CHARPENTIER
Route de Crêtes
64290 GAN

D. HALLAWELL
77, rue du Père Coirentin
75014 PARIS

M. BRAUN
55, rue Jacques Kellner
78380 BOUGIVAL

D. THEPENNIER
3, square du Lièvre
77420 NOISEL

J.P. DOMENJOUR
38, place des Promenades
42300 ROANNE

B. MOUTARD-MARTIN
1, rue Victor Hugo
08700 NOUZONVILLE

Nom Prénom

Adresse

Veuillez me faire parvenir les articles dont les références suivent

..... ci-joint en règlement un chèque de : francs

Le Signature



Editorial



*V*ous n'avez pas pu venir au Mog Font Romeu. Quelle malchance, ce fut si réussi que je le regrette pour vous. J'espère que Michel et Martine Coumes viendront à l'Assemblée Générale recevoir encore et encore les lauriers qui leur sont dûs.

Nous allons essayer de les imiter, c'est bien prétentieux, en 96, mais rien n'est encore sûr. D'abord, comme le font remarquer nos amis belges dans leur bulletin, trop de réunions (je n'aime pas le mot concentration, ça me fait penser aux fils barbelés) tuent les réunions, une tous les deux ans seraient je crois mieux appréciées, et aussi pour nos porte-monnaie - c'est une organisation lourde qui ne peut être traitée à la légère.

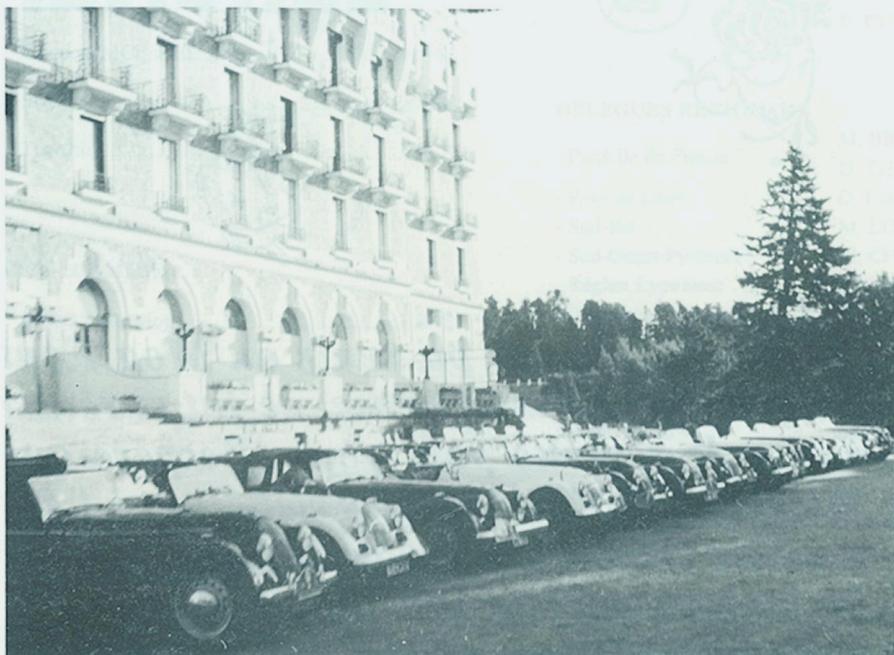
Bien amicalement,



Le Président.

UN MOG D'ENFER

FONT ROMEU 95



Samedi 8 H du matin devant le Grand Hôtel



Il nous faut d'abord parcourir 1500km pour arriver à Font Romeu. C'est là cette année que Martine et Michel Coumes nous ont invités à célébrer la "grand'messe". Nous ne sommes pas de ceux qui en avons le plus à parcourir, les Charlesworth, Crabtree, et mieux encore parce que, comme moi, seule au volant de sa Morgan, Jackie Lightfoot vient de Londres. Elle rentrera en une seule étape de Font-Romeu à Beauvais.

Je suis déjà passée d'Espagne en France par Bourg Madame, où j'ai laissé une lame de ressort du temps que la route était en terre battue agrémentée de nids de poules, mais je découvre Font Romeu nichée sur un piton à 1800m d'altitude. La publicité dit : Font Romeu 75 ans et pas une ride, comme moi, enfin presque. Il faut dire que je ne me mets pas en hibernation 6 mois par an comme elle!

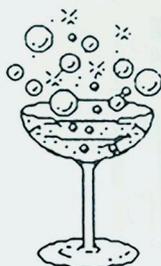


7 km de frissons...



Après mon installation à l'hôtel, qui m'accueille en m'annonçant que le prix convenu par fax sera majoré de 70F par nuit parce que je suis "single" - pratique qui pour être courante n'en est pas moins révoltante; je signale d'ailleurs que ces pratiques vont s'améliorer car une association défense du solitaire s'est créée et tente avec succès de faire tomber ce scandaleux principe.

C'est déjà l'heure du premier repas en commun au "Club house" - accueil en musique, dîner, retrouvailles, les meilleurs sont là, leur fidélité m'émeut. Je ne sais plus ce que j'ai mangé et bu ce soir là, mais c'était bon et trop copieux.



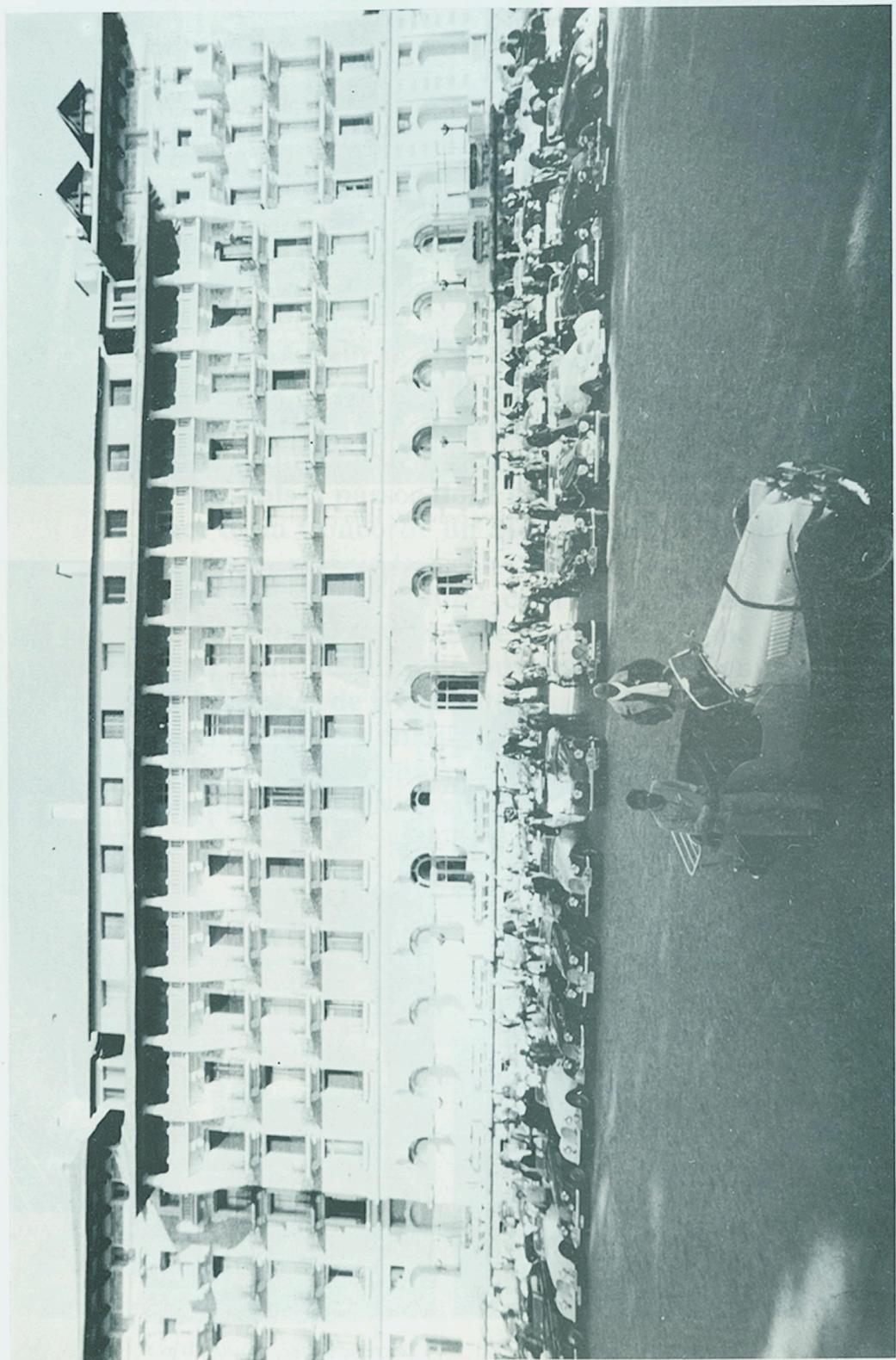
... et de sueurs froides

Samedi - ça commence par une photo de famille sur la terrasse du Grand Hôtel - il fait frisquet mais le soleil monte dans un ciel bleu; c'est le départ pour un circuit de 200km qui nous mènera jusqu'en Andorre avec une étape à Livia, puis à Alp où nous sommes accueillis par la Municipalité avec restauration en plein air, bienvenue et échange de chaleureux sentiments amicaux. Après quoi une partie des Morgan prendra un circuit de 7km à frissons et sueurs froides; ceux qui ne veulent pas tenter le diable auront le choix d'emprunter la voie plus sûre pour nous retrouver à OS DE CIVIS où nous n'aurons pas qu'un os de chien à manger! ça tombe bien, la montagne, ça creuse.

Jusque-là, j'avais une compagne de route charmante et qui savait lire un road-book, c'était bien mais elle m'abandonne à Os de Civis pour raisons professionnelles ! Toutefois je me dois de dire qu'avec le road-book



*Livia
enclave
espagnole*



Devant le Grand Hôtel de FONT-ROMEU



Reproduction de l'affiche du MOG en sucre, encore bravo Mr Villa



La Cargolade



La crème brûlée

de Martine et Michel Coumes même un illétre ne pourrait se perdre. Je renonce à tout achat en Andorre : livrée à un tourisme exacerbé cette ville n'a rien pour me séduire, je m'empresse de la traverser... au pas -il faut slalomer entre feux rouges et piétons. Je suis récompensée par la visite du Musée National de l'Automobile : Hispano-Suiza, Bugatti 1927, Rolls Royce et tout un étage de vélocipédes allant du cilerifère au vélo tout terrain, en passant par le tricycle et que sais-je encore... superbe!

Puis, comme dit le road book, après le musée il vous reste juste le temps de regagner Font Romeu... c'est même un peu trop juste pour ceux qui doivent dépanner ceux qui ont de lourds problèmes de surchauffe, il y a deux cols à passer dont l'un est encombré comme la place de la Concorde un 31 décembre, 35' pour deux kilomètres - retenir la leçon : 200km pour une voiture ça va mais pour 60 voitures c'est trop, oui je sais le pays est si beau qu'on veut faire découvrir en une journée ce qu'on a mis 40 ans à découvrir année par année, on pêche par excès de générosité...

Nos morganistes en difficulté, dépanneurs et dépannés, arrivent à 20h30 épuisés à leur hôtel, sont obligés de se doucher à toute vitesse et de repartir dîner tout cou-



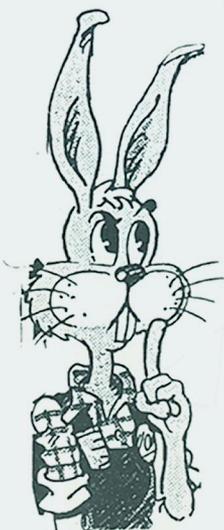
Col d'Envalira 2 400 m



rant. Soirée solennelle rehaussée par la présence de l'adjoint au maire, Madame N'guyen qui nous offre la splendide médaille de la ville de Font Romeu. Dieu merci! je n'aurai pas à soumettre ce rapport au général Goubert, si jamais il apprend ce qui a été englouti durant trois jours par ces voraces morganistes, sans compter ce soir-là le supplément que nos amis fidèles et bienaimés Giet, Stammet, Swinnen sont allés chercher au bar de leur hôtel en rentrant, avec un supplément de douche à l'eau de Seltz offerte gracieusement par le patron, mais ceci est une autre histoire.... je ne pourrai lui demander son aide qu'après avoir fait retraite pénitente et carême... Amen!

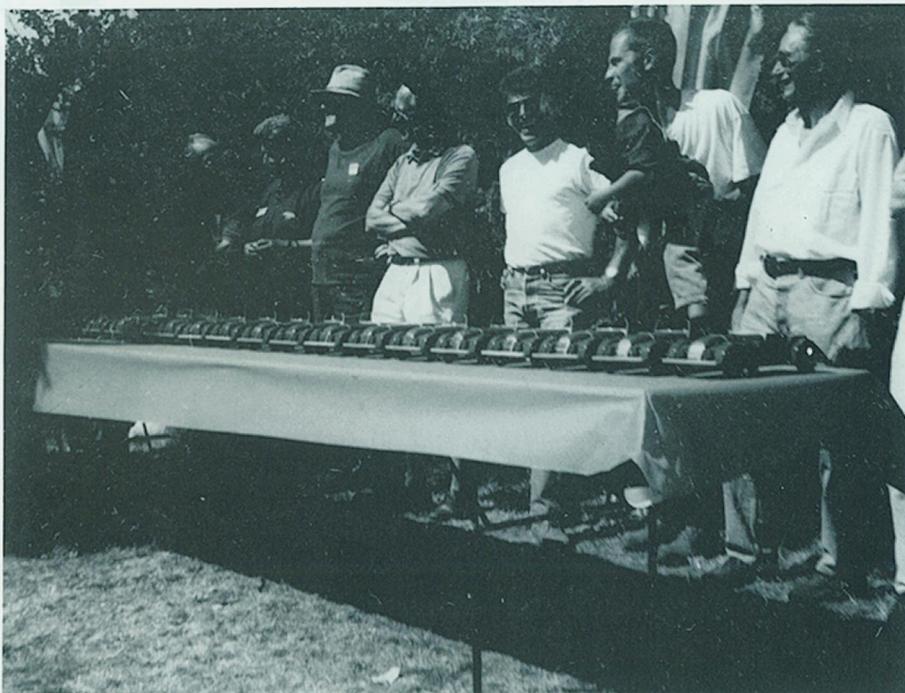
Dimanche, apothéose : concours d'état pour les uns, petit rallye (parfait celui-là dans son kilométrage) pour les autres. Repas en plein air sous un soleil de plomb, remise des prix, départ pour les uns, retrouvailles du dimanche soir pour les autres. On ne peut raconter un





Mog dans le détail, un Mog doit se vivre individuellement; mais je dois dire que ce qui m'a le plus touchée dans celui-là c'est la générosité des organisateurs. Il ne sert à rien de faire l'apologie de Michel et Martine en disant combien c'est difficile de fabriquer un Mog, parce que seuls ceux qui en ont organisé un, savent ce que c'est, et quand bien même on décrirait toutes les phases de l'organisation, on ne pourrait y faire passer les doutes, les angoisses par lesquels il faut passer. Il n'y avait d'enfant que Jules Pinçon, 4 ans, il a été plus que gâté. Et nous donc, 17 Morgan sculptées en bois, des bas, des chaussettes et encore les Morgan gardées la nuit par homme et chien dans un parking fermé. Tout le monde est reparti heureux, content, enthousiasmé. Un grand cru. A l'époque des superlatifs, suffira-t-il de dire avec reconnaissance: merci Michel et Martine Coumes- et merci à ceux qui les ont aidés.

Jacqueline FROT



Remise des Trophées



Lettre ouverte à Michel et Martine

Qui, manipule la guitare avec talent ?

Michel

Qui, a la joie de vivre ?

Michel.

Qui, est plein d'allant ?

Michel

Qui, a la classe ?

Martine

Qui, a la grâce ?

Martine

Qui, est discrète ?

Martine

Qui, ont réussi un Mog quasiment parfait ?

Michel et Martine

Qui ont toujours le sourire aux lèvres et le geste accueillant ?

Michel et Martine

Qui aiment faire plaisir
et donner du bonheur à leur entourage ?

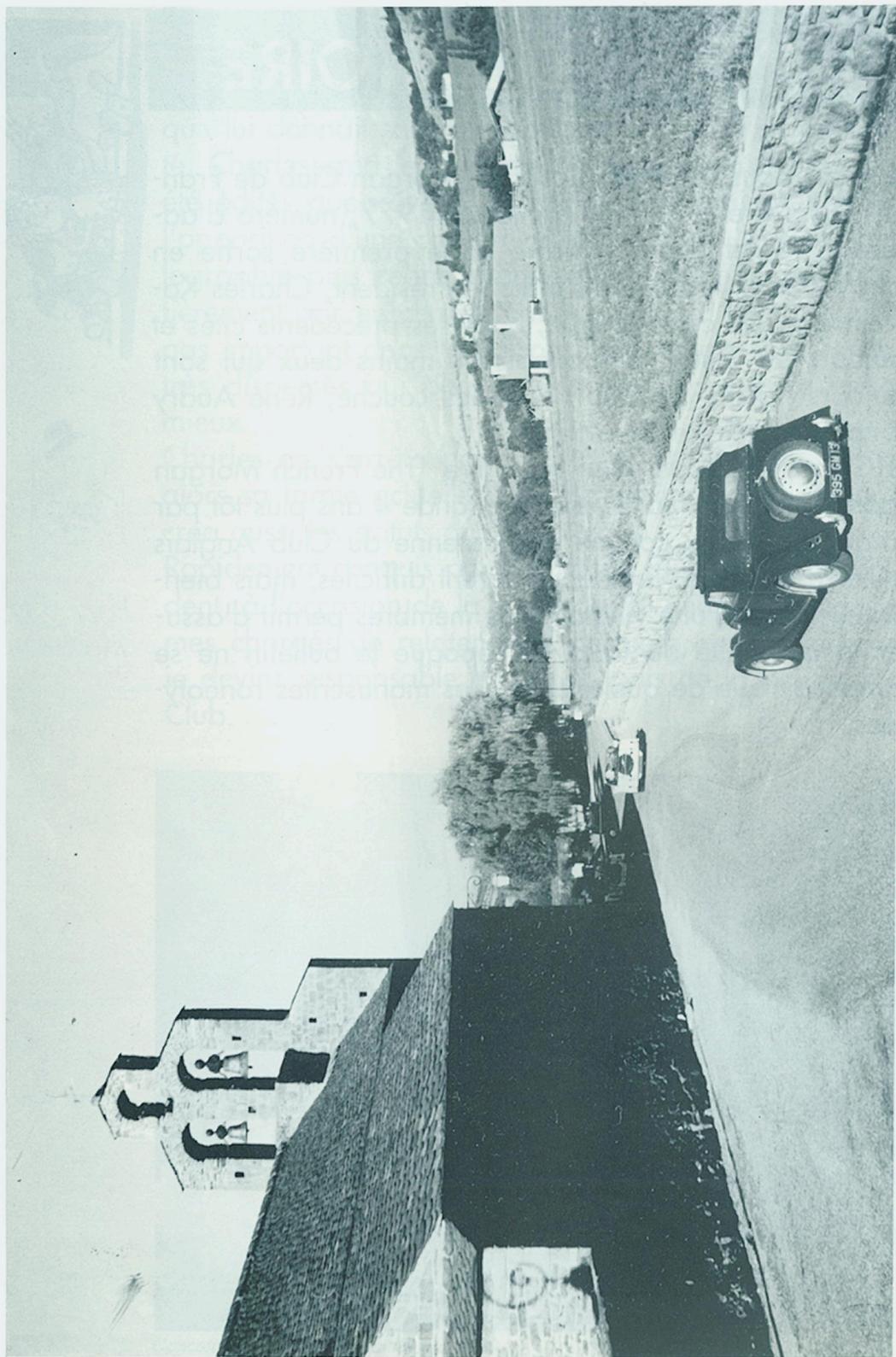
Michel et Martine

Et qui, rendent fier leur délégué régional ?

Michel et Martine.



Le délégué régional masqué.



Le délégué régional masqué et capoté

UN PEU D'HISTOIRE

Je, nous nous sommes inscrits au Morgan Club de France, mon frère et moi au printemps 1977, numéro d'adhérent 23, et avons effectué notre première sortie en Juin 1977, y rencontrant alors le Président, Charles Kachelmann. De cette époque, outre les précédents cités et toujours au Club, j'en connais au moins deux qui sont toujours fidèles au Club : Maurice Louche, René Audry et notre secrétaire Louis Ringo !

Le Club à l'époque avait pour titre "The French Morgan Sport Car Club", car il avait été fondé 4 ans plus tôt par Patrick Boisvieux comme une antenne du Club Anglais en terre gauloise. Les débuts furent difficiles, mais bientôt un noyau d'une vingtaine de membres permit d'assurer la pérennité du Club. A l'époque le bulletin ne se composait que de quelques feuilles manuscrites ronéotypées.



BOISVIEUX
PATRICK
1973



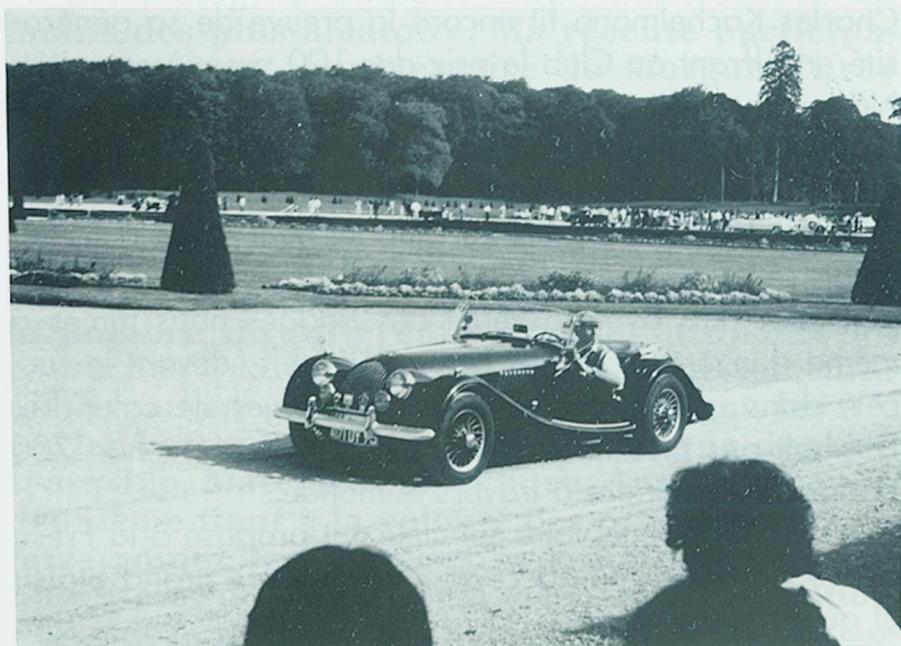
Les premières sorties



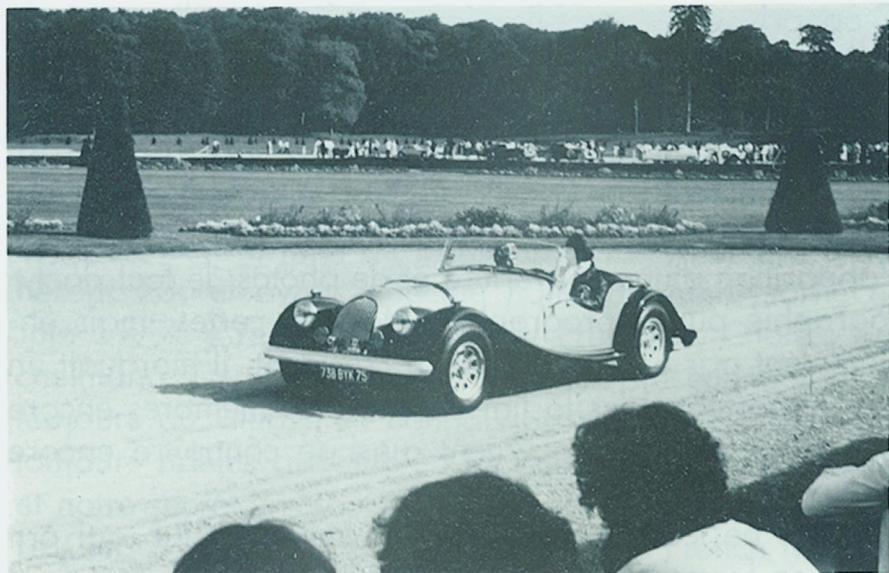
Trop pris par ses obligations professionnelles, Patrick Boisvieux avait remis les rênes du Club entre les mains de Charles Kachelmann en 1976. Grâce aux facilités que lui donnait sa profession, mais aussi à sa générosité, Charles créa le "News" N°14, treize bulletins ayant été édités auparavant. Les différences majeures étaient l'apparition d'une couverture et de photos, le tout dactylographié puis reprographié. Modeste certes, mais entièrement pris en charge par le Président, il marquait un pas important dans la liaison entre les membres encore très dispersés qui pouvaient ainsi se connaître encore mieux.

Charles ne s'arrêta pas là, il structura le Club qui prit alors sa forme actuelle avec des délégués régionaux, et créa aussi les statuts du Club.

Rapidement conquis par l'esprit du Club et de son Président, à l'occasion de la sortie du 26 juin 1977, nous fûmes chargés de relater cette dernière; puis rapidement je devins responsable du News, puis de la boutique du Club.



Concours d'élégance Fontainebleau 1980



Fontainebleau 1980

C'est en 1978 qu'il fut alors décidé de voler de nos propres ailes et de créer le "Morgan Club de France", avec le logo que vous connaissez et qui fut l'objet d'un concours. Le prix en était un badge de calandre dont nous avons lancé la production. A cette occasion, Charles Kachelmann fit encore la preuve de sa générosité en offrant au Club le prix des 100 premières unités. Nous nous séparâmes ainsi de la tutelle britannique pour devenir un Club à part entière.

Grâce à ce don et aux soixante membres, l'année 1978 allait marquer les débuts du Club tel qu'il existe actuellement. Le News s'enrichissait d'une couverture en papier pelliculé, puis avec la vente des badges nous fûmes à même d'investir dans les porte-clés, puis, devant le succès, dans une deuxième série de badges de calandre. Dix huit ans plus tard nous avons produit et vendu 700 badges de calandre à travers le monde.

C'est en 1979 que votre serviteur fut proposé à la Présidence, fonction qu'il accepta avec le plus grand plaisir et qu'il assura jusqu'en 1985.



A suivre...

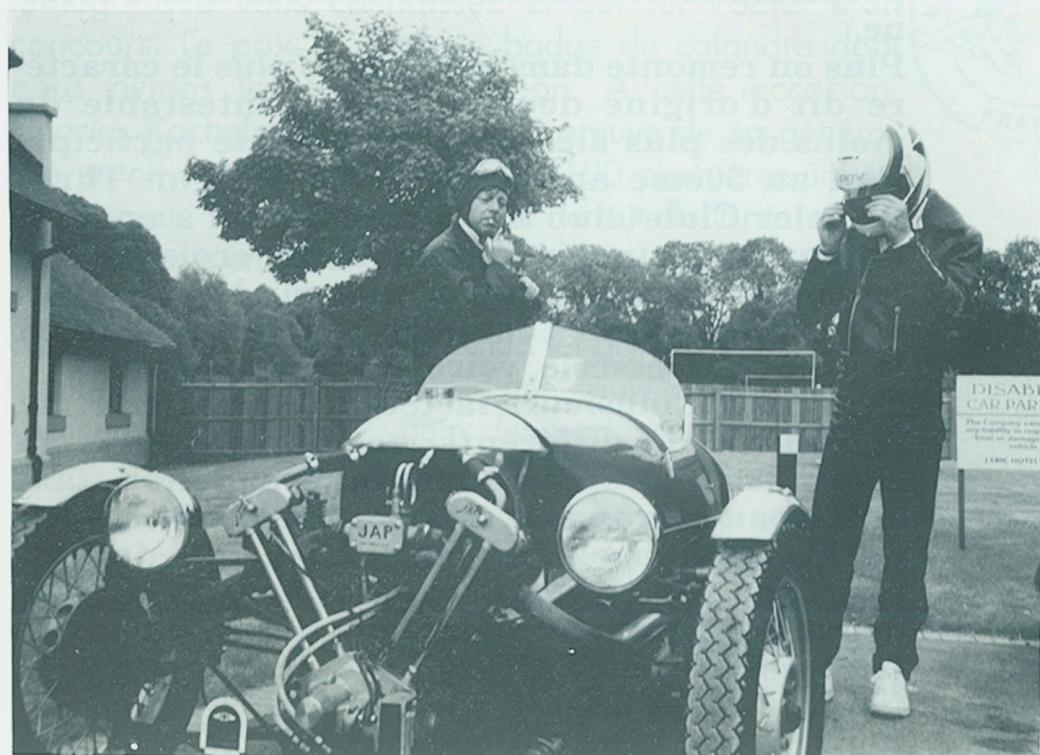
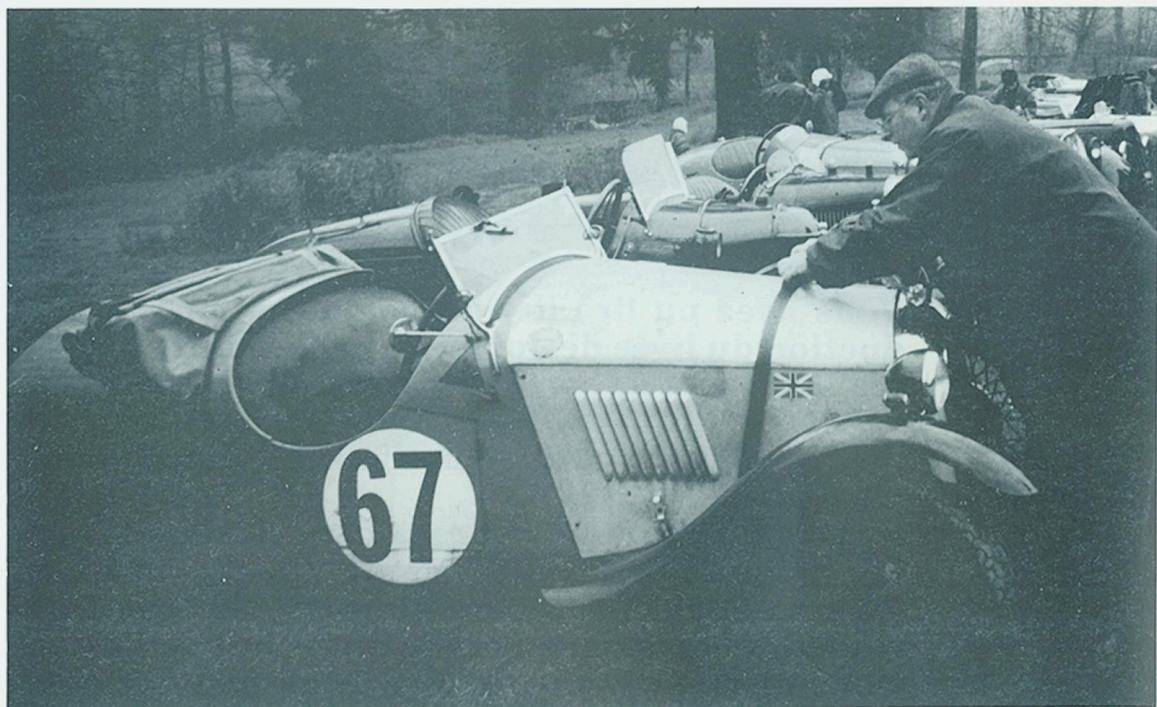
ORIGINAL MORGAN

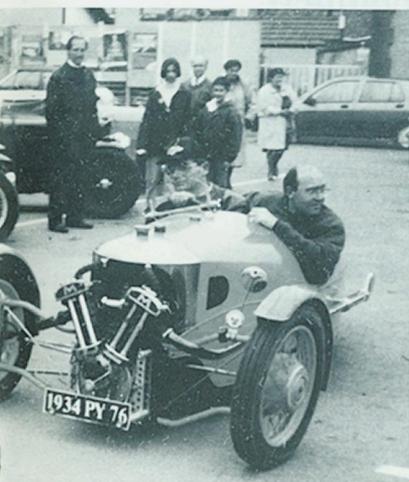
Vous avez pu lire il y a quelques temps l'introduction du livre de John Worrall traduite par votre serviteur et constater ainsi combien il pouvait être difficile de parler de nos voitures, dès lors qu'elles aient quelques années, de véhicules d'origine.

J'ai souvent entendu dire, à titre d'exemple, que la couleur n'est pas d'origine. C'est vrai qu'en 1968 n'étaient proposées au catalogue que trois couleurs, mais dans la liste quasi infime des options et moyennant finance vous pouviez commander n'importe quoi et certains ne s'en sont pas privés, et souvent à la revente le nouveau propriétaire revenait à une couleur dite d'origine.

Plus on remonte dans le temps et plus le caractère dit d'origine devient sinon contestable du moins des plus aléatoire. Ma récente participation au 50ème anniversaire du Morgan Three Wheeler Club (club des 3 roues) m'en a apporté une preuve supplémentaire. Je ne crois pas me tromper en vous révélant que sur les 250 trois roues réunis pour l'occasion pas un seul n'avait la même carrosserie, voire le même moteur.

Cela tient à plusieurs facteurs, le premier étant le nombre de différents modèles proposés au cours des quarante années de production, tant au niveau carrosserie avec les Runabout, les Aéro, les beetle back, les barrel back, que des moteurs Jap, Matchless, Blackburn, Anzain, Mag. Le deuxième tient à la volonté des propriétaires de faire rouler leurs pièges avec un minimum de fiabilité et/ou de performance. Dans ces conditions les matériaux d'époque et les conditions actuelles de circulation sont souvent incompatibles.





Jean-Christophe PROT

Je suis moi-même propriétaire d'un 3 roues "d'origine" mais un certain nombre de modification me permettent de dire que c'est probablement l'engin le plus fiable de mes trois Morgan. Il est estampillé 1933 et possède des options d'époque : freins hydrauliques (apparus en 1935) cadre avant surbaissé (apparu en 1936) c'est pour la sécurité.

De plus, j'ai une magnéto électronique me permettant de rouler sous la pluie, un alternateur me permettant d'avoir une batterie pour alimenter un démarreur et les phares. Je peux donc rouler de nuit et sous la pluie... expérience grisante!!!

Stricto sensu il n'est donc pas d'origine, mais il roule dans n'importe quelle condition et c'est pour moi l'essentiel car à son volant l'esprit est bien là.

Car vous verrez souvent les chasseurs d'origine et de "dans son jus" vous adresser, méprisants, un "Ouais, mais il n'est pas d'origine: à l'époque il y avait ceci, ou cela, il n'y avait pas, etc... Ils s'y connaissent bien souvent parce qu'ils ont ou qu'ils ont eu un modèle identique. Demandez-leur alors "Vous roulez avec le vôtre?"

Je vous parie une locomotive contre un millefeuille rassis que l'engin d'origine est remisé dans un coin, voire a été revendu faute d'avoir pu le faire rouler.

Alors pour moi, dès lors qu'il s'agit de rendre plus fiables nos engins pour profiter pleinement de leur destination première, c'est à dire un engin de locomotion, seul l'esprit "d'origine" doit être respecté.

Jean-Christophe FROT

FRANCAIS, SI VOUS SAVIEZ...

Les Anglais, nous en sommes persuadés vu notre attachement aux Morgan, furent parmi les pionniers de l'automobile et restent encore parmi les pays produisant les plus belles voitures du monde. Morgan, bien sûr, mais encore Rolls Royce, Aston Martin, Jaguar. Ils ont de plus un goût prononcé pour la conservation de leur patrimoine et vous donnent plusieurs fois par an l'occasion d'admirer les gloires d'antan dans leur élément, c'est à dire sur le macadam. Depuis trois ans, le mois de Juin est l'occasion d'une telle réunion qui se passe à Goodwood, à une cinquantaine de kilomètres de Portsmouth. Nous fûmes de la fête lors de notre voyage Outre-Manche pour le MOG 95.

Intitulée "Festival of Speed" cette manifestation était exceptionnelle de par le plateau réuni et les pilotes présents. Ayant déjà pas mal bourlingué entre les musées, les réunions, je pensais avoir fait le tour de ce qu'il était possible de voir. Et bien, je me trompais car j'ai pu approcher voire toucher des voitures que je n'avais vu qu'en photo. Lisez plutôt : quasiment toutes les formule 1 des années 1950-1960 y compris la Brabham Repco, championne du monde 1966, équipée du V8 Buick (voir News 65), mais aussi Lotus, Cooper, Vauxwall, Ferrari, Alfa, Maserati. Côté Sport Prototype, même débauche d'engins aussi exceptionnels avec Porsche 908, 917, Ferrari P4, 275 LM, Alfa 33, et surtout, à l'occasion de son jubilé, l'ensemble, oui toutes les Aston Martin de compétition. Le clou du paddok était la présence de Mercedes qui pour l'occasion avait fait venir de Stuttgart les monoplaces type W125 et W196 et les 300 SLR victorieuses au Mans, et la fameuse n°724 de Moss-Jenkinson de nouveau réunis pour célébrer une fois encore leur victoire des mille milles.

J'en oublie, j'en oublie comme les Ford GT40, les Ferrari GTO, les Mac Laren Canan et puis les motos, dont les magnifiques MV Augusta.

Les avant-guerre n'étaient pas oubliées, avec là encore un plateau de grande richesse : Bugatti, Bentley, Mercedes, Delahaye, Alfa, Talbot.... J'en passe, et des plus belles encore.

Et tout cela en état de marche et de rouler pour participer à la course de côte organisée dans le parc. Impressionnant, émouvant de retrouver Moss, Surtess, Brabham et bien d'autres de nouveau au volant de leur voiture.

Vraiment, l'année prochaine, un rendez-vous à ne pas manquer pour les amateurs. A la même date avait lieu les Coupes de l'Age d'Or. En comparant on peut mesurer la différence d'intérêt des sponsors et des mécènes entre la France et la Grande-Bretagne.

JeanChristophe FROT

SORTIE REGION LYONNAISE

Dimanche 24 Septembre 1995.

Altitude 1200m.

Morgan Club de France en ballade au Mont Pilat. Week-end formidable au grand air, dans la plus pure tradition MORGAN : cheveux au vent, bonne humeur et bon restaurant. Mais oui, certains venaient d'Isigny s/Mer, de St Lo, Vichy, Lyon, Roanne. Encore merci à Manou et Bernard. Merci à Jean Claude de nous avoir fait partager son émotion avec le dernier modèle de +8 toutes options.

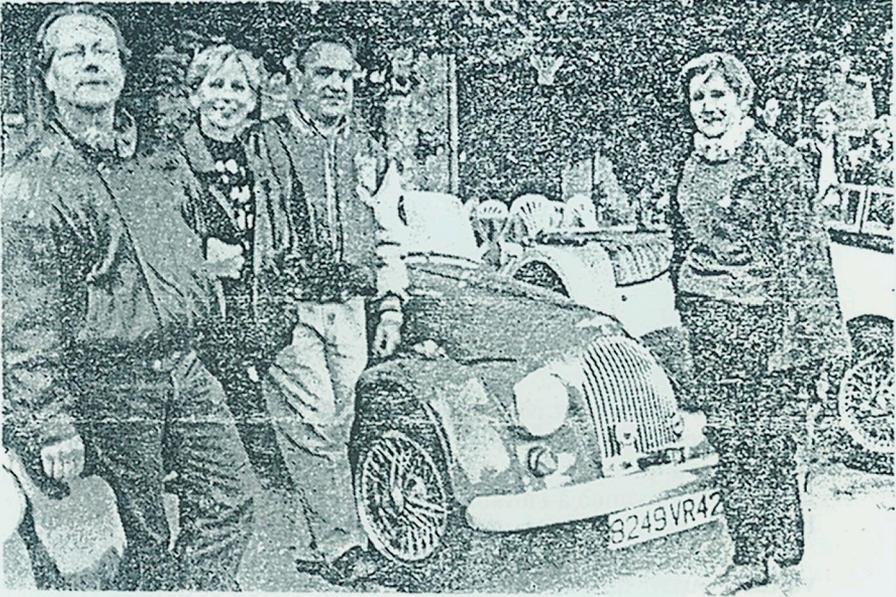
Visite de carrosses princiers à la Chartreuse.

Sainte-Croix-en-Jarez a servi d'étape à une vingtaine de Morgan venues de tout Rhône-Alpes.

Chromes rutilants, intérieurs de cuir noir ou beige, carrosseries reluisantes, la vingtaine de voitures "Morgan" qui firent leur entrée dans la première Cour de la Chartreuse de Sainte-Croix pour s'aligner, comme dans le départ des vingt-quatre heures du Mans, ne manquèrent pas d'éveiller la curiosité dimanche après-midi, parmi le bon peuple carthusien et les nombreux visiteurs du village.

Il est vrai que l'évènement inattendu mais éminemment médiatique ne manquait pas de pittoresque. Il faut être fan de l'automobile pour juger pleinement de la rareté de la chose. En effet, même si ces voitures made in England, fabriquées traditionnellement sans chaîne de montage à Malvern-Link près de Bristol ont une longue présence de plus d'un demi-siècle dans le monde de l'automobile, leur rareté en fait de véritables pièces de musée (le fondateur de la marque Sir H S S Morgan a d'abord produit des véhicules à trois roues avant de venir en 1936 au véhicule à quatre roues).

En France, on compte seulement 200 propriétaires de "Morgan" et en Rhône-Alpes, une vingtaine, lesquels avaient profité de ce début d'automne pour parcourir le Pilat avec déjeuner au Bessat et visite de la Chartreuse. Un



défilé sur les routes de notre région sous la conduite du chef de file M. Jean-Pierre Domenjoud.

Parmi la vingtaine de ces véhicules, ô combien racés, se voulant à l'image des temps héroïques de l'automobile (véhicules découverts à deux places très longilignes) mais susceptibles de rugir à 200 km/h, la doyenne accusait un peu plus de quarante ans d'âge, alors que la benjamine avait quelques mois seulement. Pour demeurer dans la vérité historique, quelques chauffeurs aboraien le célèbre bonnet de cuir et les petites lunettes noires circulaires, dans le plus pur style des années 30.

Maintenant, au cas où vous auriez été conquis par cette opération (qui n'avait rien à voir avec le rêve de Béatrice de Roussillon) et que vous souhaitiez piloter une "Morgan" dans l'avenir, il est temps de passer commande aux ateliers de Malvern-Link, puisqu'il vous faudra attendre l'an...2000 (cinq ans) avant de voir votre commande honorée.

(article paru dans le journal local, signé MEM)

LES CONSEILS AVISES DU PETIT MARIN

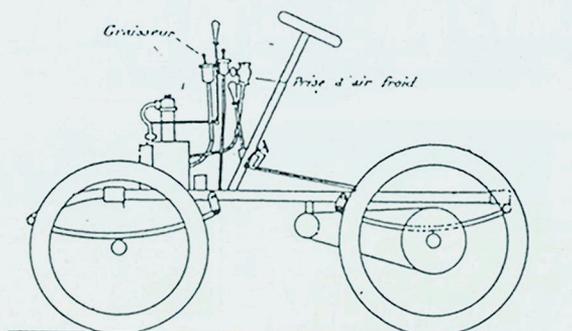


Fig. 208. — Voiturette Bégot et Cail (Élévation latérale gauche).

Utilisation de la voiture

La voiture étant à l'arrêt, le frein de roues en action, ouvrir le réservoir à essence dans la chambre du carburateur en soulevant un peu la tige du pointeau, placer le levier du changement de vitesse au cran de repos et la manette d'avance à l'allumage, au milieu de sa course après avoir mis le bouton du commutateur sur l'indication M (marche).

Saisir alors la manivelle de mise en marche qui pend à l'arrière de la voiture, ouvrir un peu le robinet de compression et donner vivement deux ou trois tours pour lancer le moteur.

Le moteur une fois en marche, fermer le robinet de compression et régler la carburation avec la bague de prise d'air.

Monter alors sur le siège, le volant entre les deux jambes, les pieds vis-à-vis des pédales.

Appuyer à fond sur la pédale gauche pour débrayer, saisir en même temps le levier de changement de vitesse de la main droite et l'amener au cran de petite vitesse.

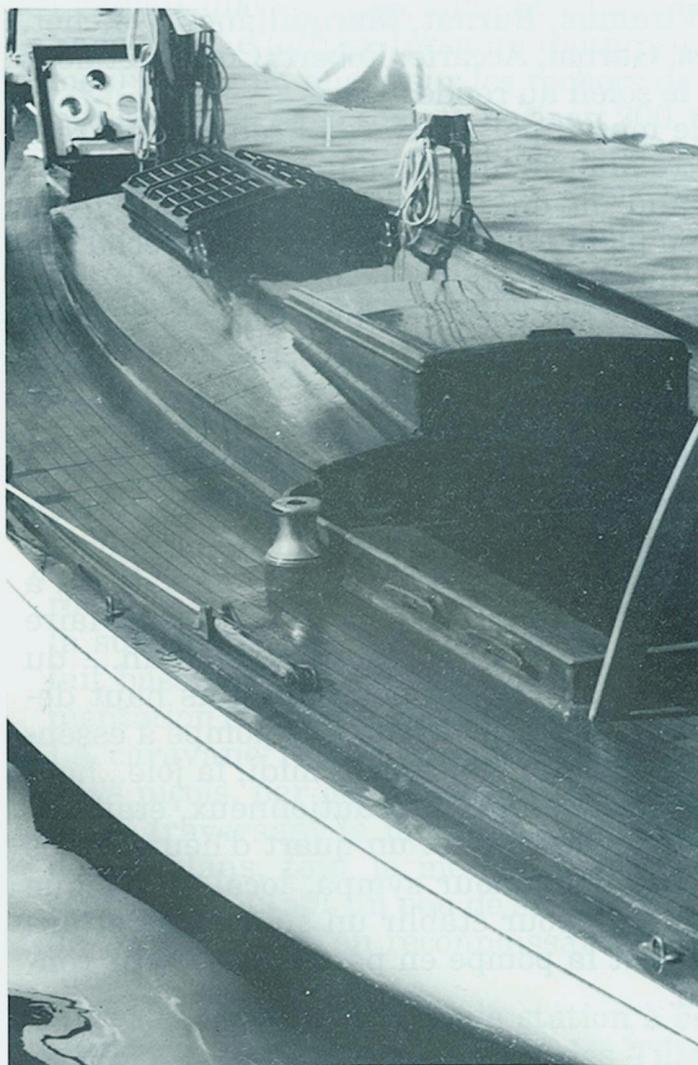
Relever alors doucement le pied gauche de façon que la voiture se mette progressivement en marche.

Une fois en marche, pour passer à la deuxième vitesse, débrayer en appuyant à fond sur la pédale gauche et amener avec la main droite le verrou du levier de changement de vitesse dans le cran de deuxième vitesse.

Opérer de même pour obtenir la troisième vitesse.

Pour produire la marche arrière, arrêter la voiture en débrayant et freinant, puis sans cesser d'appuyer sur la pédale gauche, amener le levier dans le cran de marche arrière. Relever ensuite doucement le pied gauche pour embrayer.

La manette d'avance à l'allumage permet d'obtenir toutes les allures comprises entre deux vitesses du changement de vitesse en faisant varier convenablement le régime du moteur. Cette propriété constitue le principal avantage de l'allumage électrique.



*Les vieux gréements
dans le port
de St Tropez*

SORTIE SUD-EST

Expédier une circulaire aux Morganistes de son secteur en annonçant négligemment que les 7 et 8 Octobre aurait lieu la QUARANTE DEUXIEME sortie, il n'y a que le Sud-Est et Maurice LOUCHE qui peuvent le faire. (Non, on n'est pas chauvins dans le coin...)

Au Luc, à la lisière des Maures, elles étaient là les 9 Morgan ainsi qu'une cousine Austin et un 4X4, ces deux derniers remplaçant au pied levé des filles de Malvern en clinique.

Les Louche, Viramus, Burnat, Marquillanes, Gaichet, Ruby, Coumes, Garbal, Accarie, Robert, Costes, étaient aux ordres et le soleil au rendez-vous.

On traversa le massif par La Garde Freinet sans rencontrer l'illustre Maurin, mais beaucoup de ses émules, jusqu'à Grimaud où un +8 décida une subite grève d'embrayage en plein milieu de la ville; on dépêcha immédiatement une estafette à Cogolin qui revint avec un bidon de liquide "ad hoc" et, à force de persuasion et moult pompages, en dépit de bulles parasites, cet organe quasi-indispensable pour faire la queue à l'entrée de St Tropez consentit à refonctionner.

Car le beau temps et le déroulement de la Nioulargue conjugués avaient pour effet de redonner à la ville du Bailly son aspect de dimanche 15 Août; le parking du port était saturé, et pour donner un peu plus de sel à l'affaire, en plein St Tropez, un autre +8 décida de faire taire son moteur...il a fallu pousser une Morgan... du jamais vu dans la localité, la honte au plus haut degré!! Le diagnostic fut facile à trouver : pompe à essence électrique en rideau... un samedi midi, la joie...heureusement son propriétaire, précautionneux, était adhérent à l'Automobile Club et un quart d'heure après un coup de fil le dépanneur sympa, local et typique était là, il fallut 20' pour établir un subterfuge et alimenter en courant la pompe en panne, le moteur ronflait à nouveau.



*En attendant
la fin de la
grève d'embrayage*

Pendant que certains allaient frimer à la terrasse de Sénéquier, d'autres, torse nu (ou presque pour les dames) pique-niquaient sur les rochers de la jetée, face à Ste Maxime, avec comme horizon 200 voiliers de tous poils, au mouillage ou en course dans la baie.

Après que chacun ait fait son choix parmi ceux à un mât, à deux ou trois voire quatre mâts, en bois, en résine, en acajou, le rassemblement s'effectua à la sortie de la ville pour rejoindre Ste Maxime et Draguignan.

A la croisée d'une route, avant le Camp de Canjuers, la troupe récupéra une famille marseillaise, avec femme enfants et chien, venue en Alfa Roméo (car le papa est LE spécialiste Morgan régional, alors il vient avec une autre marque, c'est si simple à comprendre...) puis nouvelle alerte, il manque une +8, celle de la pompe, allons bon... puis la voilà qui rejoint, les cahots de la route, mal compensés par la souplesse bien connue de la suspension des automobiles de la marque, avaient fait basculer l'interrupteur de fortune monté sur l'alimentation électrique de la pompe bricolée à St Tropez.

La caravane rejoignit Puget Thenier, dans l'arrière pays niçois, par des petites routes étroites et pittoresques, traversant la montagne et empruntant le Pont des Miolans, tout le monde était attentif à chaque courbe, redoutant un peu de se trouver face à la Lancia de Didier Auriol en reconnaissance pour une spéciale "du Monte".

Après avoir envahi la seule station à essence du lieu, tout le monde regagna l'hôtel des Tilleuls à la Croix sur Roudoule, à 7 km de Puget Thenier (voir carte Michelin N° 81 pli 41 repère 44° loupe indispensable.)

L'hôtel tout entier nous était réservé, qui avait rouvert "spécialement" pour nous, la patronne aimable, la chaire excellente, le silence de la nuit fut complet et presque anormal à nos oreilles citadines, après une soirée animée comme d'habitude par le talent de guitariste et de chanteur de Michel Coumes.

Seule fausse note, le regret de n'avoir pas pu faire connaissance avec les Rey (de Briançon) victimes sans blessure corporelle d'un chauffard, fuyard de surcroît, qui laissa la Morgan immobilisée sur la route.

Le lendemain matin, toujours décapotés et sous un radieux soleil, nous fîmes un arrêt à Entrevaux pour faire un petit marché. Pendant que l'un d'entre nous gardait les voitures sur le parking de la gare du petit train des Pignes, qui relie Digne à Nice par une voie étroite, les autres pénétraient dans une cité de Vauban par un véritable pont levis.

Ensuite, ce fut un nouveau départ dans les gorges du Dalius, superbes et grandioses, en direction de Valberg, vieille station de ski de la Côte d'Azur; le retour dans la vallée pour retrouver la RN 202 Nice Digne s'effectua par les gorges du Cians, aussi belles et escarpées que les précédentes.

Après Annot, un chemin rocailleux, nous permit de quitter la route et de trouver un lieu idéal de pique-nique, à l'ombre d'un véritable été indien.

L'ambiance fut propre au club de la marque, les conversations allaient bon train et les commentaires, pour une fois, ne roulèrent pas sur la mécanique ou les avantages des différents modèles automobiles, mais sur la sagacité d'un opuscule distribué par l'un d'entre nous, (le contrat publicitaire n'ayant pas encore été paraphé, nous ne pouvons pas le citer) contenant foule de conseils à l'usage de nos compagnes (féminines) sur la façon d'enfiler leurs collants, et un lexique bien utile aux maris qui dorénavant savent tout sur le gousset, l'empiècement, le denier, les pointes renforcées etc...

Extrait de l'ouvrage : "n'hésitez pas à mettre en valeur vos atouts : osez les décolletés décents, si vous avez un joli buste et les collants fins et transparents si tel est le cas de vos chevilles ou de vos mollets.."

C'est donc maintenant bien établi, la Morgan mène à tout, surtout si c'est agréable.

Certaines langues (les mauvaises) prétendent que les maris attendent fébrilement la 43ème sortie en espérant disposer d'un ouvrage identique, mais traitant non des collants mais des bas résille et de ce qui sert à les maintenir...

Il fallut toutefois penser au retour qui s'effectua par le plateau de Valensole, malheureusement vierge de ses lavandes déjà coupées, puis Riez et Gréoux, puis la vallée de la Durancé au terme de laquelle la dislocation s'effectua avec force embrassades et congratulations.

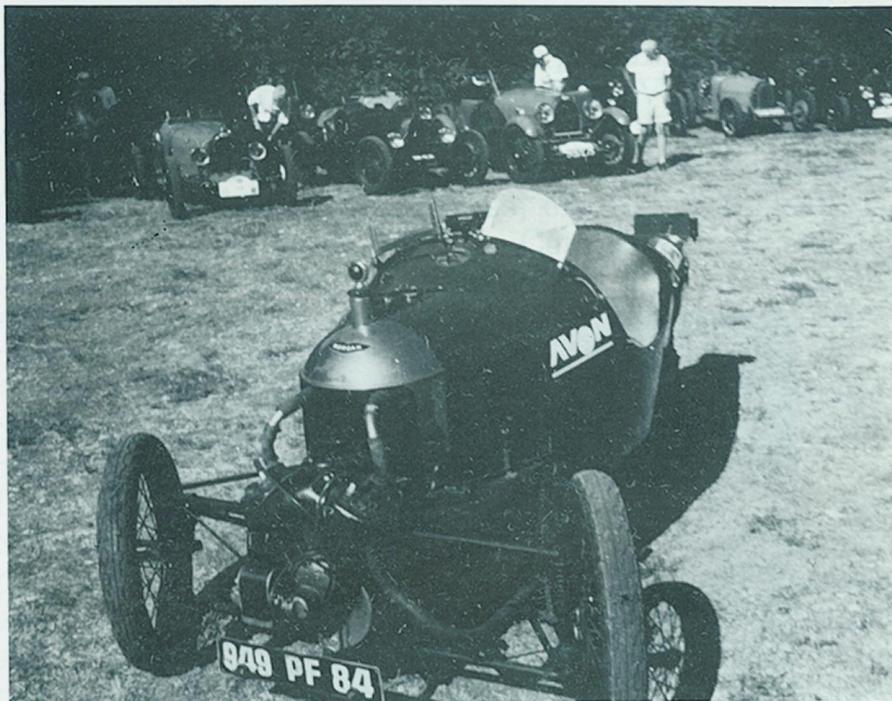
Les participants furent, bien entendu unanimes à féliciter Christine et Maurice LOUCHE pour le succès recueilli à l'occasion de la 42 ème sortie du secteur Sud Est.

G.BURNAT



Les gorges du Cians

Où 3 (roues) = (4x80) + 80 = 400



BUGATTI EN PROVENCE

Elles étaient 80 à avoir garé leur petit "cul" pointu parmi le thym et la lavande de la Croix des Pins. 80 merveilleuses (il faut le dire!) Bugatti venues de Provence fêter les 50 ans de Michel Bugatti, et qui ont eu l'audace de venir narguer...avec respect le "3 roues" de Marie-Hélène et Philippe. Croyez le si vous voulez, mais personne ne lui manqua de respect !

Plus d'une heure le brave cyclecar força l'admiration des purs sang de Molsheim, plus d'une heure elles restèrent muettes face à l'arrogant qui, LUI, ne se cache pas sous un capot!

En route vers le Mont Ventoux elles surent qu'il fait bon s'arrêter et l'admirer avant que de l'affronter et l'étape à la Croix des Pins, au coeur des vignes, bien connue des "fidèles" de Maurice Louche s'offrait à elles.

Ainsi fut réalisée l'équation -impossible à résoudre jusqu'au 16 juillet 1995- et grâce au génie de HF5 :

$$3 \text{ (roues)} = (4 \times 80) + 80 \text{ (secours)} = 400$$



et encore... certains en avaient 2!

CQFD! Arithmétiquement vôtre, P.TARADE (envoyé spécial)

NDRL : Cet exploit a été réalisé sous le regard impartial du Mont Ventoux le 16 juillet 1995 chez Marie-Hélène et Philippe AVON - La Croix des Pins - 84380

HISTOIRE VRAIE - AUTO ET CINEMA

Nous avons été contactés dernièrement par la responsable du casting d'un film tourné en Provence par une équipe anglaise.

Elle désirait qu'on lui trouve un amateur d'automobile susceptible de conduire une voiture ancienne à l'occasion d'une prise de vues devant avoir lieu dans un village du Vaucluse.

C'est peut-être le succès de leur compatriote Peter Mayle et de son livre "Une année en Provence" qui leur avait fait choisir Menerbes.

Curieux de nature, nous avons donc accepté le rôle de figurant "driver" et un premier rendez-vous fut accepté pour satisfaire aux impératifs de ce nouveau métier.

C'est ainsi que nous arrivâmes à la Salle des Fêtes de Menerbes transformée en ruche bourdonnante, faisant office de bureau de recrutement, de magasin d'habillement, de salon de coiffure et de beauté; la scène se déroulant en 1947, il était indispensable de transformer le conducteur d'une XM en paysan propriétaire d'une vénérable Peugeot 201 (roues indépendantes) de 1932, ayant survécu l'un et l'autre aux vicissitudes de la guerre et de l'occupation.

L'habilleuse ne fut pas longue à trouver un pantalon (un peu court) une chemise fripée, un gilet étroit, une veste rapiécée, une paire de godillots, et une magnifique paire de bretelles indispensables au maintien du pantalon sans passant pour une ceinture, le tout dans des tons gris à petits filets du genre "pas salissant à l'usage"; satisfaite de sa transformation elle récupéra le tout, mit une étiquette avec mon nom bien en évidence pour l'habillage et m'envoya chez le coiffeur.

Devant un miroir éclairé de cent ampoules, le figaro entama une coupe sombre dans ma chevelure blanche "bien dégagée derrière" et plus en rapport avec l'époque.

Puis on me convoqua pour le lundi suivant à 6h30.

Bien entendu, j'arrivai aux aurores, pour constater que l'accès au parking de la Salle des Fêtes était déjà encombré par les véhicules et les camions des figurants, des techniciens et des artistes; déjà familier des lieux je trouvai mon habilleuse, mes effets et me transformai en personnage recherché.

C'était sans compter sur la maquilleuse, une ravissante anglaise, qui sous la férule de sa supérieure, bien en chair dans sa blouse, me transforma en sexagénaire aimant le bon vin, avec couperose garantie, peu soigneux de ses mains puisqu'elle me noirçit même le dessous des ongles des mains!!!

Tout cela pour un figurant conduisant une voiture...

Puis on me conduisit avec d'autres sur les lieux du tournage sur le plateau, dans la plaine en dessous du village de Menerbes.

Et là, je compris enfin pourquoi les génériques de films sont si longs à défiler sur l'écran : rien moins que douze camions de techniciens, une méhari transformée en support de caméra pour les travelling, supportant opérateurs, au milieu d'un monceau de câbles et de fils, entre les écrans accentuant la lumière, parcourus par le perchman, les techniciens du son, écouteurs aux oreilles, le metteur en scène, ses assistants, le producteur, les gendarmes chargés de barrer la route et bien sûr les vedettes : Anthony Hopkins et James Ivory.



Sur le bord de la route les voitures anciennes -une 402 Peugeot et une 201- c'est cette dernière qui m'est affectée; je me souviens alors de la dernière que j'avais conduite, c'était en 1952, en dépannage de ma voiture courante en réparation; je remarque qu'elle est immatriculée ZB 6, immatriculation de haute fantaisie, la dernière immatriculation en Z (Vaucluse) a été ZA6, de même la 402 en RH 4 (Paris) n'a jamais existé, on est passé de RG a RH directement.

Seuls les puristes feront la réflexion, comme pour les clignoteurs "Jockey" sur les custodes de la 201.

Le tournage va commencer, le metteur en scène va crier "Action", l'assistant, en anglais, me fait comprendre que je dois suivre à distance la 402 dans laquelle se trouve Hopkins, conduite par un comparse, et la dépasser au moment où elle s'arrête et que l'acteur en surgit pour avoir une explication musclée avec l'actrice qui s'enfuit sur la route, embarrassée par son attirail de peintre du dimanche.

Au loin, venant en sens inverse, une charrette, tirée par le dernier cheval en activité à Menerbes selon les dires d'une auctocone avec laquelle je parlais, attendant devant son portail entre chaque reprise, car la scène fut reprise au moins quinze fois pour multiples raisons, sans erreur de ma part d'ailleurs.

Et chaque fois, l'habilleuse et la maquilleuse et l'accessoriste se précipitaient pour un raccord, un manteau ou un objet.

Pendant ce temps, cheval et voitures se replaçaient pour repartir; ces va-et-vient se prolongèrent jusqu'à midi trente, où on me conduisit jusqu'à la cantine mobile située dans un semi-remorque spécialement aménagé et venant de très loin; mêlé aux techniciens, aux vedettes, je déjeunai en cachant mes ongles noirs dont j'avais honte, à côté d'un spécialiste des animaux, car il amenait, sagement perchés dans leur cage derrière une Espace, deux oiseaux de proie, nécessaires aux tournages futurs.

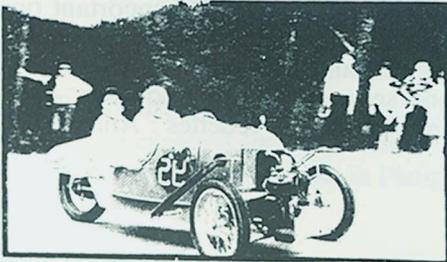
Cette ambiance, inconnue fut très instructive...

On me raccompagna sur le plateau pour la scène suivante qui me voyait conduire la 201 pendant que derrière, l'actrice essayait d'échapper à son poursuivant, et l'on recommença encore dix ou douze fois, je faisais demi-tour 500 m plus loin, aux ordres d'un assistant camouflé derrière un arbre et qui recevait ses instructions par radio.

Il y eut aussi des interruptions dues aux nuages cachant le soleil, aux caprices de la 402 qui refusait de repartir victime d'un allumage déficient, à ceux de la 201 dont le démarreur refusa tout service vers la fin et qu'il fallu pousser.

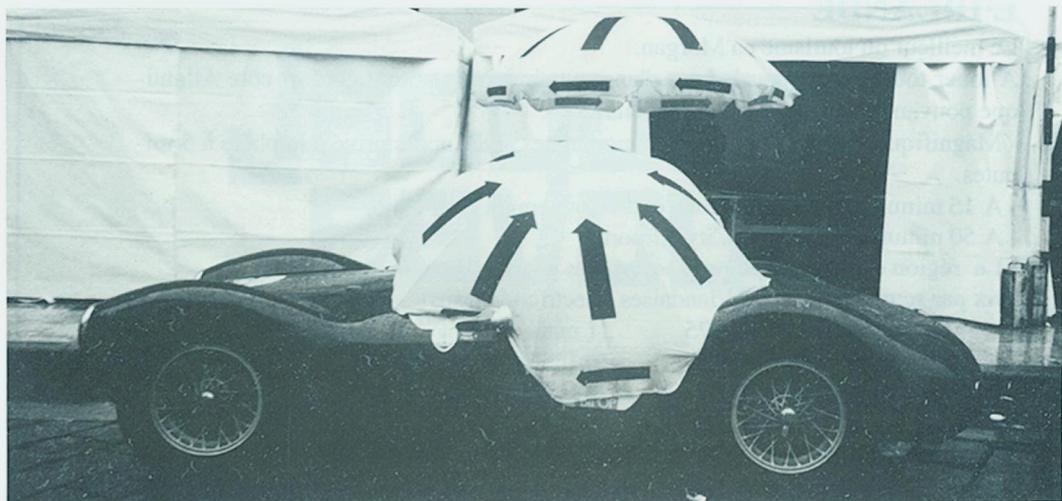
Une dernière scène fut mise en boîte, en fin de journée, illustrant la tentative d'auto-stop de l'actrice, lorsque passait une camionnette, dans laquelle deux petites filles, présentes sur le plateau depuis 8 h00 du matin sous la garde de leurs grands parents, convoaient une belle chèvre blanche qui, elle, avait brouté en attendant aussi, toute l'herbe des fosses alentours.

Le soir venu, je rendis mes habits, on me donna un enveloppe contenant mon "cachet" et je repris le chemin d'Avignon, riche d'une expérience amusante grâce à laquelle, dorénavant, je saurai pourquoi il faut tant de gens pour tourner une scène de cinq minutes à l'écran.



Guy BURNAT

**Une suggestion de capote pour nos Morgan,
appréciée uniquement dans les lignes...droites**



ANDREAS BARON FREYTAG V. LORINGHOVEN

Mouans-Sartoux, le 13 Juillet 1995

Chère Jacqueline,



Je vous joins une photo qui pourrait vous intéresser, vous et nos amis Morganistes. Elle représente notre entrée au Mille Miglia 95, Voiture 298, Maserati A 6/ GCS 53 - de 1955 - Comme vous pouvez le constater, le départ à Brescia s'annonçait sous une pluie torrentielle et nous avons donc créé un "décapotable" spécial.



Meilleures salutations.

Andreas Freytag Loringhoven

BONNES ADRESSES

L'IRLANDE

Le meilleur du tourisme en Morgan.

A louer toute l'année sur la base d'une semaine, maison tout confort côte Atlantique pouvant coucher jusqu'à 8 personnes.

- Magnifique vue sur l'océan et les montagnes, avec accès privé à la plage à 5 minutes.

- A 15 minutes de Clifden Town et du Connemara Golf Club.

- A 50 minutes de Galway City Airport

- La région est renommée pour ses pêches en mer, la truite, le saumon.

Prix par semaine en livres Irlandaises (électricité en sus)

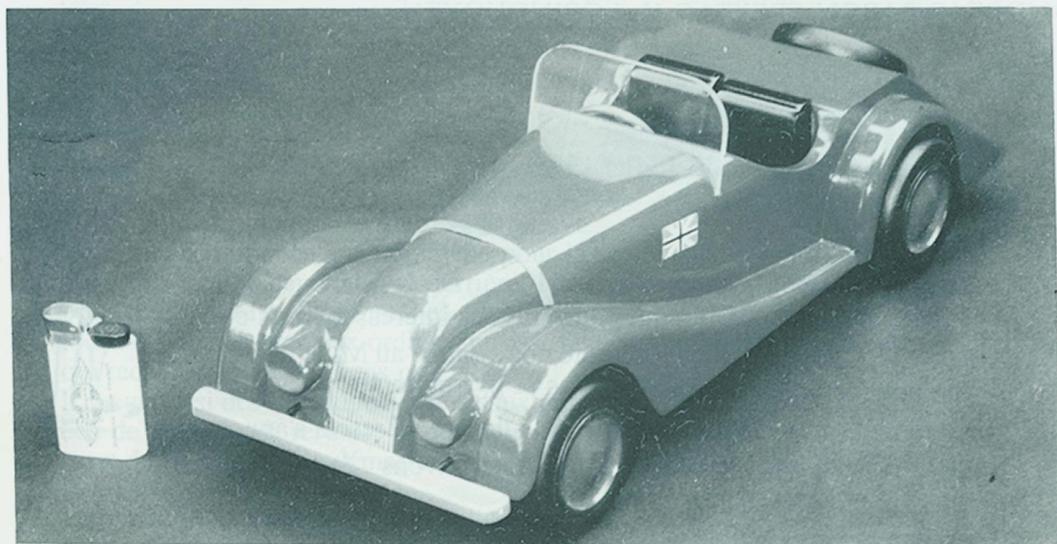
07 janvier/11 mars £ 175 11 mars/29 avril £ 225

29 avril/01 juillet £ 280 01 juillet/26 août £ 425

26 août/30 sept £ 280 30 sept/04 nove £ 225

04 nov/23 déc £ 175

Contacteur : Tom GEARY, Olive Lodge, 50 Monkstown Rd,
Monkstown, Co DUBLIN, IRLANDE Tél. DUBLIN 2802697



Une idée de cadeau pour Noël - Créateur Michel Aroutcheff, installé dans le Jura. Michel Aroutcheff est le créateur des objets en bois de Tintin et Milou, dont la fameuse fusée rouge et blanche.

Ces Morgan ont été faites pour Michel Coumes qui a récompensé 17 participants lors du Mog 95 à Font Romeu. Il en reste environ une dizaine à vendre chez le créateur au prix MOG de 1100F Franco (en magasin 2800F). Fabrication finie à la main, voiture numérotée et signée. Ceux qui ont eu la chance de recevoir ce trophée au Mog comprendront mieux encore la générosité de Michel et Martine Coumes et ceux qui peuvent acheter les derniers exemplaires comprendront que c'est un objet de collection. Les premiers à commander seront servis.

Règlement à la commande. Se recommander du Morgan Club de France.

Michel Aroutcheff, Vers Croix - 74910 USINENS - Tél 50 77 92 18

JACQUES SAVOYE

*vous souhaitez
un excellent week-end*



**Importateur exclusif MORGAN
depuis + de 40 ans**

**237, Bd Péreire - Paris 17^e
Tél. : 45 74 82 80**

COTISATIONS 1995

Si vous souhaitez adhérer au Club ou renouveler votre adhésion, nous vous rappelons que vos cotisations doivent nous parvenir à l'adresse suivante :

MORGAN CLUB DE FRANCE / Jacqueline FROT Président
20, rue Daguerre 75014 PARIS

La cotisation de base annuelle est fixée à : 330 F

Bulletin à photocopier et à retourner avec votre chèque.

MORGAN CLUB DE FRANCE



BULLETIN D'ADHESION 1995

Je soussigné,

Nom Prénom

Adresse

Profession

Tél. : 1) domicile 2) bureau

désire adhérer au MORGAN CLUB DE FRANCE, la description de mon véhicule est

la suivante : modèle Nombre de places

année Numéro d'immatriculation

couleur Numéro de châssis

Fait à le

Signature